



Haarlem

Gemeente Haarlem

Retouradres: Postbus 511 2003 PB Haarlem

Actiepartij
t.a.v. de heer S. Vrugt

Datum 30 oktober 2012
Ons kenmerk 2012/348869
Contactpersoon DM van Esterik
Doorkiesnummer 023 – 5113380
E-mail adres esteridm@haarlem.nl
Onderwerp beantwoording vragen ex art. 38 RvO parkeeroverlast Leidsebuurt

Geachte mijnheer Vrugt,

Op 4 september 2012 hebt u vragen gesteld ex artikel 38 RvO over de parkeeroverlast in de Leidsebuurt in relatie tot het verwijderen van overtollig en vervangen van functioneel straatmeubilair.

Bekend is dat de bestaande- en met name de oudere buurten niet berekend zijn op het huidige autobezit en -gebruik; de parkeerdruk in deze buurten is hoog. Hierdoor zal altijd een compromis moeten worden gezocht tussen beeldkwaliteit en voldoende parkeergelegenheid voor de auto's. Bij de uitvoering is hier ook rekening mee gehouden, o.a. door enkele correcties en aanpassingen op basis van ontvangen meldingen en klachten na de nieuwe inrichting.

In de reguliere handhaving wordt ook in de Leidsebuurt toegezien op fout parkeren, bovendien is hiervoor een tijdelijk verhoogde aandacht.

Hieronder staan uw vragen cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Voor een compleet beeld van de context voegen wij uw brief bij deze antwoordbrief.

1. Welke afwegingen hanteert de gemeente om in de praktijk te bepalen of het 'nee' is of toch 'tenzij'?

Het beleid wordt gevormd door het Beleidskader Openbare Ruimte (2006) en thans de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012). Hierin wordt gesteld terughoudend te zijn met het plaatsen van straatmeubilair, waaronder anti-parkeerpalen. Plaatsing van anti-parkeerpalen gebeurt dus volgens het principe 'Nee, tenzij ...!', waarbij de gebiedsbeheerder aangeeft of er een gegronde reden is voor terugplaatsing. Er wordt geen keuzeschema of puntentellingsysteem gebruikt om tot uitsluitel te komen. In het beleid is niet expliciet omschreven wanneer wel of niet wordt teruggeplaatst.

Gaarne bij beantwoording ons kenmerk vermelden

Bezoekadres: Zuider Buitenspaarne 22, Haarlem
Telefoon: 023 - 5113380 – Fax: 023 - 5114501



Waar dat functioneel noodzakelijk is, zijn nieuwe anti-parkeerpalen (terug)geplaatst, bijvoorbeeld bij poorten en uitritten. Ook zijn de palen vervangen die in het verleden ten behoeve van een WMO-aanvraag zijn geplaatst. Op andere locaties is waar nodig eerst een oplossing gezocht door het strategisch plaatsen van bijvoorbeeld fietsenrekken, afvalbakken en verkeersborden. Pas wanneer dit niet voldeed zijn in het uiterste geval nieuwe anti-parkeerpalen geplaatst.

2. Is verkeersveiligheid een zwaarwegend criterium bij deze afweging? Zo nee, waarom niet?

Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium bij het al of niet plaatsen van anti-parkeerpalen.

3. Cynisch zou gesteld kunnen worden dat wanneer in de praktijk blijkt dat afwezigheid van straatmeubilair er toe leidt dat hele stoepen en straathoeken 'eenheid, samenhang en continuïteit' vertonen, nu deze vol staan met geparkeerde auto's, maar het lijkt daarmee wel weer in strijd met het uitgangspunt van de 'ingetogen inrichting'. Zou 'weloverwogen plaatsing' van bloembakken, boompjes of fraaie paaltjes niet een veel rustiger, ruimtelijker en veiliger straatbeeld opleveren dan al dat blik?

Zie het antwoord op vraag 1. Waar dat noodzakelijk is, wordt straatmeubilair (terug)geplaatst, dit geldt eveneens voor anti-parkeerpalen. Voor plaatsing van bloembakken geldt dat dit op verzoek van bewoners, in veel gevallen mogelijk is mits er voldoende ruimte is. Dit gebeurt na overleg met de gebiedsbeheerder. De bewoners onderhouden de bloembakken zelf.

4. Nu bij nader inzien blijkt dat verscherpte inzet op handhaving om de één of andere reden onhaalbaar is, is het dan niet juister en eerlijker om dit toe te geven en de situatie waarbij het fysiek onmogelijk werd gemaakt op stoepen en hoeken te parkeren, te herstellen?

De beantwoording van deze vraag is tweeledig. Uit de beantwoording van vraag 3 wordt duidelijk hoe voorzieningen die het parkeren op de stoep en hoeken onmogelijk maken zich verhouden tot de veiligheid en het gewenste kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. Daarnaast kunnen specifieke klachten in buurten extra aandacht krijgen vanuit handhaving. Dit kan bijvoorbeeld door een aantal weken intensievere controle op verschillende tijdstippen, waaronder de avonduren, uit te voeren. Uiteraard hangt de intensieve controle samen met verminderde aandacht in overige gebieden. Echter vanuit Handhaving wordt inmiddels gewerkt met een methode van werkplanning op basis van binnenkomende informatie (Informatie Gestuurd Handhaven), waarbij op basis van meldingen prioriteiten kunnen worden gesteld. Nog los van de beantwoording van de vragen van de Actiepartij m.b.t. mogelijke voorzieningen om parkeren tegen te gaan, zal Handhaving de komende periode extra controles gaan uitvoeren in de Leidsebuurt.



5. *Wat de kosten betreft: wat is duurder: inzet van handhaving of plaatsing en onderhoud van afdoende straatmeubilair en groen?*

De beantwoording van de vraag kent twee aspecten. Eén aspect is dat handhaving op het onderdeel parkeren beoogt om o.m. de orde en de veiligheid in de openbare ruimte te bevorderen. Fout parkeren kan bijdragen tot overlast (beperkte parkeerruimte voor bewoners en beperking van voetgangersgebied bijv.) alsmede de veiligheid in gevaar brengen. Door invoering van effectieve methodes van handhaven op parkeren (de inzet van een scanauto bijvoorbeeld) kan de handhaving efficiënter en effectiever worden ingezet.

Een ander aspect is de kwaliteit van de openbare ruimte. Het beleid van de gemeente is er op gericht om de beeldkwaliteit op een bepaald niveau te handhaven tegen zo laag mogelijke kosten. Op een aantal plekken is het mogelijk om bloembakken te plaatsen die bewoners zelf onderhouden.

Een kostenvergelijking is echter niet gemakkelijk te maken.

6. *Hoe komt het eigenlijk, dat handhaving op dergelijke situaties kennelijk zo onrendabel uitpakt? De kosten van handhaving zouden immers (deels) gedekt kunnen worden door de boetes die bij adequate handhaving geïnd worden?*

Door een meer effectieve methodiek van parkeercontrole kan het resultaat van de controle verbeteren. Het resultaat kan worden uitgedrukt in een hoger aantal uitgeschreven boetes, maar ook, ingeval van een succesvol corrigerend vermogen, in hogere parkeeropbrengsten of in een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en verbetering van de veiligheid. Handhaving is dan ook niet primair gericht op een hoge opbrengst. Het streven is het corrigerende vermogen zo groot mogelijk te maken. Controles op verschillende tijdstippen (w.o. de avonduren) dragen daartoe bij.

Vanuit de afdeling Handhaving Openbare Omgeving is in de Leidsebuurt in 2012 extra uren besteed. Dit is een toename t.o.v. voorgaande jaren. Zoals gesteld zal de controle tijdelijk worden opgevoerd om de gesignaleerde overlast terug te dringen en er zal daarna steekproefsgewijs extra worden gecontroleerd.

7. *Onder de noemer 'groen in de wijk' pleit de gemeente zelf voor meer beplanting in het straatbeeld. Ligt het dan niet voor de hand om juist ook op die plekken waar in de praktijk illegaal geparkeerd wordt, dit te voorkomen door plaatsing van boompjes of bloembakken? (er van uitgaande dat groen meer toegevoegde waarde heeft dan 'bepaling' door anti-parkeerpaaltjes, voor het straatbeeld)*

In feite is dit bestaand beleid, zie ook het antwoord op vraag 1. Waar dat mogelijk en gewenst is, worden bloembakken, fietsenrekken en ander straatmeubilair zo strategisch geplaatst dat ook hiermee illegaal parkeren wordt voorkomen.



Haarlem

4

Conclusie

Een eenduidige oplossing voor de parkeeroverlast in de Leidsebuurt is niet te geven. De volgende werkwijze zal daarom worden gehanteerd:

- extra investering op parkeercontrole in de Leidsebuurt gedurende het laatste kwartaal 2012;
- monitoring van de resultaten van de controle door Handhaving en terugkoppeling van de bevindingen naar de commissie Beheer en vertegenwoordiging van buurtbewoners;
- afhankelijk hiervan het bezien van de noodzaak voor eventuele verdere maatregelen.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de loco-secretaris,

J. Scholten

de burgemeester

mr. B.B. Schneiders